

Regeringens proposition

1981/82: 138

om avskaffande av påmönstringsförbud för sjömän;

beslutad den 11 mars 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

På grundval av mönstringsutredningens slutbetänkande Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän, Del II, föreslås att reglerna i mönstringsförordningen om påmönstringsförbud och varning för misskötsamma sjömän upphävs. Den särskilda nämnd som prövar frågor om påmönstringsförbud och varning – sjömansnämnden – kan därmed upphöra med sin verksamhet. I propositionen finns också vissa förslag som rör fartygsnämnderna.

De nya reglerna avses träda i kraft den 1 juli 1982.

1 Förslag till

Lag om ändring i förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen)

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen)¹

dels att 28–33 §§ skall upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 28 § skall utgå,

dels att 4, 14 och 52 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Inskrivning må icke ske av den, som på grund av sitt hälsotillstånd är förhindrad att taga anställning ombord på fartyg, *ej heller av den för vilken påmönstringsförbud enligt 28 § gäller*. Inskrivning av den, som icke uppnått myndig ålder, må ej ske utan att vårdnadshavare lämnat tillstånd därtill.

Inskrivning må icke ske av den, som på grund av sitt hälsotillstånd är förhindrad att taga anställning ombord på fartyg. Inskrivning av den, som icke uppnått myndig ålder, må ej ske utan att vårdnadshavare lämnat tillstånd därtill.

Sjömän skall med läkarintyg styrka, att hinder på grund av hans hälsotillstånd icke föreligger mot inskrivning.

14 §

Svensk sjömän må icke inom riket påmönstras svenskt fartyg, om

a) han ej är inskriven i sjömansregistret eller han saknar sjöfartsbok,

b) han på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för anställning i avsedd befattning eller eljest av hälsoskäl är olämplig att utöva sjömansyrket,

c) *påmönstringsförbud gäller för honom,*

d) han saknar föreskriven behörighet för anställning i avsedd befattning, och sådana omständigheter icke föreligga, att han ändå bör godtagas för anställningen, eller,

e) i övrigt hinder i lag eller annan författning möter mot hans anställning å fartyget.

I fråga om utländsk sjömän skall

Svensk sjömän må icke inom riket påmönstras svenskt fartyg, om

a) han ej är inskriven i sjömansregistret eller han saknar sjöfartsbok,

b) han på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för anställning i avsedd befattning eller eljest av hälsoskäl är olämplig att utöva sjömansyrket,

c) han saknar föreskriven behörighet för anställning i avsedd befattning, och sådana omständigheter icke föreligga, att han ändå bör godtagas för anställningen, eller

d) i övrigt hinder i lag eller annan författning möter mot hans anställning å fartyget.

I fråga om utländsk sjömän skall

¹ Förordningen omtryckt 1979: 37.

Nuvarande lydelse

vad i föregående stycke under b)–e) stadgas äga motsvarande tillämpning.

Utländsk sjöman må ej påmönstras, med mindre han innehar pass eller annan legitimationshandling, som i särskild ordning godtagits att gälla såsom pass.

Föreslagen lydelse

vad i föregående stycke under b)–d) stadgas äga motsvarande tillämpning.

52 §

Den som icke åtnöjes med beslut som mönstringsförrättare eller sjömansnämnden meddelar enligt denna förordning, äger söka ändring i beslutet hos sjöfartsverket.

Talan mot sjöfartsverkets beslut om påmönstringsförbud eller varning föres hos kammarrätten genom besvär.

Mot annat beslut av sjöfartsverket enligt denna förordning föres talan hos regeringen genom besvär.

Den som icke åtnöjes med beslut som mönstringsförrättare meddelar enligt denna förordning, äger söka ändring i beslutet hos sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets beslut enligt denna förordning får överklagas hos regeringen genom besvär.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

Påmönstringsförbud som har meddelats före ikraftträdandet upphör att gälla vid utgången av juni 1982.

2 Förslag till**Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)**

Häri genom föreskrivs att 231 § sjölagen (1891: 35 s. 1)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

231 §

Anspråk på särskild gottgörelse enligt 229 § 1 mom. första stycket 3 skall anmälas hos redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningsföretaget slutförts.

Tvist om gottgörelse, som avses i första stycket, prövas av sjömansnämnden. Talan må ej föras mot nämndens beslut i sådan tvist.

Tvist om sådan gottgörelse prövas av domstol. Mot tingsrätts beslut i en sådan tvist får talan ej föras.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

¹ Lagen omtryckt 1975: 1289.

3 Förslag till

Lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)

Härigenom föreskrivs att 19, 20, 26 och 62 §§ sjömanslagen (1973: 282) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

19 §

Sjömans anställningsavtal upphör ej genom att han skiljes från befattning på fartyg.

Innan befälhavaren enligt 17 eller 18 § skiljer sjömannen från hans befattning ombord, skall han underätta redaren och förvissa sig om att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land. Befinner sig fartyget utom riket, skall även närmaste svenska utlandsmyndighet underrättas.

Innan befälhavaren enligt 17 eller 18 § skiljer sjömannen från hans befattning skall han, *om fartygsnämnd ej skall finnas på fartyget, först ha samrått med övriga befattningshavare ombord. Anteckning om samrådet skall göras i skeppsdagboken. Befälhavaren skall också* underrätta redaren och förvissa sig om att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land. Befinner sig fartyget utom riket, skall även närmaste svenska utlandsmyndighet underrättas.

20 §

För samråd eller undersökning i fråga som avses i 22–24 § skall finnas en fartygsnämnd på fartyg, som har en besättning om minst *åtta anställda*. Befälhavaren föranstaltar om att nämnden tillsättes.

För samråd eller undersökning i fråga som avses i 22–24 § skall finnas en fartygsnämnd på fartyg, som har en besättning om minst *sex personer*. Befälhavaren föranstaltar om att nämnden tillsätts.

Fartygsnämnden består av befälhavaren som ordförande och ytterligare tre ledamöter. Av sistnämnda ledamöter skall en tillhöra befälet och två den övriga personalen ombord. Befälsledamoten skall om möjligt vara antingen den främste av maskinbefälet eller styrmännen eller föreståndaren för intendenturavdelningen allteftersom saken rör sjöman, som tillhör maskin-, däck- eller intendenturavdelningen. Övriga ledamöter skall om möjligt vara av den övriga personalen utsedda förtroendemän.

26 §

Finner fartygsnämnden undersökning som avses i 24 § ge vid handen att sjömannen grovt misskött sig under anställningen ombord på fartyget, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla saken till sjömansnämnden.

Ger undersökningen anledning antaga att brott, som hör under all-

Om det efter en undersökning som avses i 24 § finns anledning att

Nuvarande lydelse

mänt åtal, har förövats ombord eller föreligger misstanke om sådant brott, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla vad som framkommit till vederbörande åklagare eller polismyndighet i Sverige. Är fartygets närmaste bestämmelsehamn ej svensk, skall i stället närmaste svenska utlandsmyndighet underättas om den gjorda utredningen. Anmälan och underrättelse kan underlåtas, om nämnden finner brottet vara att bedöma som ringa.

Befälhavaren svarar för att anmälan eller underrättelse enligt första eller andra stycket sker. Det åligger vidare befälhavaren att tillställa vederbörande myndighet den utredning som gjorts inom fartygsnämnden.

Föreslagen lydelse

anta att brott, som hör under allmänt åtal, har förövats ombord eller föreligger misstanke om sådant brott, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla vad som framkommit till vederbörande åklagare eller polismyndighet i Sverige. Är fartygets närmaste bestämmelsehamn ej svensk, skall i stället närmaste svenska utlandsmyndighet underättas om den gjorda utredningen. Anmälan och underrättelse kan underlåtas, om nämnden finner brottet vara att bedöma som ringa.

Befälhavaren svarar för att anmälan eller underrättelse sker. Det åligger vidare befälhavaren att tillställa vederbörande myndighet den utredning som gjorts inom fartygsnämnden.

62 §

Till böter dömes den som bryter mot 15 § första eller andra stycket, 20 § första stycket, 21 § första stycket jämfört med 22–24 §, 26 § tredje stycket, 27 § tredje stycket eller 37 §.

Till böter dömes befälhavare som bryter mot 45 §.

Sker förseelse mot 15 § första eller andra stycket och visar arbetsgivaren att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen, är han fri från ansvar.

Till böter döms den som bryter mot 15 § första eller andra stycket, 20 § första stycket, 21 § första stycket jämfört med 22–24 §, 26 § andra stycket, 27 § tredje stycket eller 37 §.

Till böter döms befälhavare som bryter mot 45 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1982-03-11

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Proposition om avskaffande av påmönstringsförbud för sjömän

1 Inledning

I april 1979 tillkallades en särskild utredare¹ med uppdrag att se över lagstiftningen om mönstring och registrering av sjömän. Utredaren, som antog namnet mönstringsutredningen (K 1979: 02), avlämnade i december 1980 principbetänkandet (Ds K 1980: 13) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän. Sedan betänkandet remissbehandlats föreslog regeringen i prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän att den nuvarande ordningen på detta område ändras på ett genomgripande sätt. Förslaget har nu godkänts av riksdagen (TU 1981/82: 10, rskr 1981/82: 134).

Mönstringsutredningen avlämnade i november 1981 sitt slutbetänkande (Ds K 1981: 10) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän, Del II. I betänkandet finns ett avsnitt som handlar om sjömansnämnden och påmönstringsförbudet och ett som handlar om fartygsnämnden (avsnitt 3 och 4). Dessa avsnitt bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttrandena i vad avser förslagen i avsnitt 3 och 4 i betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Som framgår av prop. 1981/82: 74 (s. 23) föreslog sjöfartsverket i sin anslagsframställning för budgetåret 1982/83 att sjömansnämnden skulle avvecklas för att man skulle uppnå en tvåprocentig besparing på anslaget E3. Fartygsverksamhet. I budgetpropositionen för budgetåret 1982/83 har jag förordat att nämnda besparing genomförs genom att sjömansnämnden

¹ Landshövdingen Astrid Kristensson.

avvecklas. Jag aviserade i prop. 1981/82: 74 att jag skulle återkomma med ett förslag till riksdagen om att bestämmelserna rörande påmönstringsförbud upphävs och sjömansnämnden avskaffas vid halvårsskiftet 1982. I det följande avser jag att behandla dessa frågor.

2 Gällande ordning

Regler om påmönstringsförbud och varning och om sjömansnämndens verksamhet finns i 28–33 §§ förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen). En sjöman som på grund av grov misskötsamhet under anställning ombord befinner sig vara olämplig att utöva sjömansyrket kan meddelas påmönstringsförbud för viss tid – högst sex år – eller, om särskilda omständigheter föranleder det, tills vidare. Den för vilken påmönstringsförbud gäller får inte tjänstgöra på mönstringspliktiga fartyg. Ett påmönstringsförbud skall hävas så snart det förekommer skälig anledning till det. En sjöman kan i stället för påmönstringsförbud meddelas varning.

Frågor om påmönstringsförbud och varning handläggs av sjömansnämnden som har sin verksamhet i Göteborg. Ordföranden i nämnden skall vara lagfaren. Övriga ledamöter utses av arbetsmarknadens parter. Beslut om påmönstringsförbud skall anmälas till sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna.

Det bör understyrkas att påmönstringsförbud inte är en disciplinär påföljd utan, som det framhålls i förarbetena till mönstringsförordningen, "en socialt betingad spärr" för att hindra dokumenterat olämpliga sjömän att tjänstgöra ombord. I praktiken uppfattas påmönstringsförbudet dock ofta som en bestraffning.

För en beskrivning av bakgrunden till reglerna och verksamheten vid sjömansnämnden får jag hänvisa till bilaga 1.

3 Utredningens överväganden

Antalet ärenden hos sjömansnämnden har minskat kraftigt under senare tid. Från att i början på 1970-talet ha handlagt över 1000 ärenden årligen hade sjömansnämnden år 1980 endast 120 ärenden att behandla. Man kan anta att minskningen har sin grund i att det nu faktiskt begås färre förseelser ombord än tidigare och att befälhavare och rederier ofta föredrar andra tillvägagångssätt än anmälan till sjömansnämnden när det gäller att komma till rätta med den misskötsamhet som ändå förekommer ombord. Dessutom är påmönstringsförbudet inte helt effektivt som avstängningsinstrument. Det förekommer att avstängda sjömän återfinns i befattningar ombord på mönstringspliktiga fartyg. Det finns alltså flera skäl för att

ifrågasätta påmönstringsförbudets – och därmed också sjömansnämndens – framtid. Genom att slopa nämnden skulle administrativa och ekonomiska fördelar nås samtidigt som en icke önskvärd särbehandling av sjöfolk skulle upphöra.

Enligt 1973 års sjömanslag har befälhavaren möjlighet att snabbt inskrida mot den sjöman som är en fara för sjösäkerheten genom att skilja denne från befattningen. På så vis kan de akuta problemen ombord klaras av. Hur det sedan skall gå med anställningen blir en fråga för arbetsmarknadens parter. Uppsägning från arbetsgivarens sida får ske om uppsägningen är sakligt grundad. Saklig grund för uppsägning föreligger inte om det skäliga kan krävas att arbetsgivaren bereder arbetstagaren annat arbete hos sig. Enligt utredningens uppfattning bör parterna vid eventuell uppsägning ta hänsyn till de speciella förhållanden som råder vid fartygsarbete. Lämpliga omplaceringar kan vara svåra att genomföra. Om en ombordanställd visar sig vara en sjösäkerhetsrisk bör detta i regel vara saklig grund för uppsägning. För att man i land skall få ett ordentligt beslutsunderlag när man prövar anställningsfrågorna är det dock nödvändigt att åtgärder vidtas så att utredningsorganet ombord – fartygsnämnderna – fungerar bättre än hittills. För att en olämplig sjöman inte skall kunna gå till sjöss i ett annat rederi är det vidare viktigt att rederierna skaffar sig ordentlig information om den person man avser att anställa.

Utredningen föreslår att påmönstringsförbudet och sjömansnämnden avskaffas. Anställnings- och tjänstgöringsfrågorna kan helt överlämnas till arbetsmarknadens parter. Sjösäkerheten tillgodoses genom befälhavarens möjlighet att skilja någon från hans befattning. Åtgärder bör vidtas för att fartygsnämnderna skall fungera bättre. Lagen om anställningsskydd kan redan i dag tillämpas med erforderlig hänsyn till de särskilda förhållanden som råder vid tjänstgöring ombord på fartyg. Rederierna får ett större ansvar i samband med nyanställningar.

4 Remissyttrandena

Remissinstanserna har genomgående tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag i fråga om påmönstringsförbud och sjömansnämnden.

5 Föredraganden

Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till mönstringsutredningens överväganden rörande instituten påmönstringsförbud och varning. Som framgår av bilaga 1 har det tidigare funnits ett uttalat behov av en socialt betingad spärr mot att misskötsamma sjömän utövade sjömansyrket. Statistiken visar att det ända fram till mitten av 1970-talet förekom ett stort antal

ärenden vid sjömansnämnden och att många påmönstringsförbud meddelades. Förhållandena har emellertid förändrats radikalt under senare år, då sjömansnämnden bara haft ett fåtal ärenden att behandla.

Misskötsamhet bland sjömän ombord på handelsfartyg kan inverka både på fartygets säkerhet och på de sociala förhållandena ombord. Frågan om vilka åtgärder som skall vidtas mot misskötsamma sjömän är därför av vitalt intresse både för sjöfartsverket och berörda arbetsmarknadsorganisationer. Jag konstaterar därför med största tillfredsställelse att representanterna för såväl sjöfartsverket som redarnas och de ombordanställdas organisationer har ställt sig bakom mönstringsutredningens förslag.

Den radikalt minskade ärendemängden vid sjömansnämnden under senare år pekar enligt min mening på att det f. n. inte finns något påtagligt behov av instituten påmönstringsförbud och varning. Förhållandena inom sjöfartsnäringen har förändrats på ett sådant sätt att man knappast heller för framtiden behöver befara att de tidigare problemen med misskötsamhet på fartygen skall återkomma. I motsats till tidigare – då sjömännen bara var anställda på fartygen för en resa i taget – är numera nästan alla sjömän i den svenska handelsflottan rederianställda, dvs. fast anställda i resp. rederi. Denna anställningsform har helt naturligt bidragit till att motverka misskötsamhet på fartygen. Även i ett mer expansivt läge på arbetsmarknaden kan man räkna med att rederianställning kommer att bli den dominerande anställningsformen.

Under den senaste tioårsperioden har den arbetsrättsliga lagstiftningen reformerats i grunden. Genom bl. a. lagen (1974: 12) om anställningsskydd (LAS), lagen (1974: 13) om vissa anställningsfrämjande åtgärder och lagen (1976: 580) om medbestämmande i arbetslivet har förhållandena mellan arbetsgivare och arbetstagare givits en ändrad inriktning. Likaså har tillkomsten av sjömanslagen (1973: 282) med möjligheten att skilja en sjöman från hans befattning ombord utan att samtidigt säga upp honom från anställningen medfört ökade möjligheter att på ett bättre sätt behandla fall av misskötsamhet ombord. Tyngdpunkten har lagts på förhandlingar mellan rederiet och de anställdas företrädare lokalt och centralt.

I belysning av nyare tids arbetsrättsliga lagstiftning framstår instituten påmönstringsförbud och varning som föråldrade. Enligt min mening finns det inte längre anledning att i misskötsamhetsfall ha en på detta sätt annorlunda ordning jämfört med arbetslivet i övrigt. Jag biträder följaktligen utredningens förslag att påmönstringsförbud och varning skall avskaffas. Som en följd härav kan sjömansnämnden avvecklas. Jag förordar därför att förändringarna genomförs den 1 juli 1982. Samtidigt bör alla då gällande påmönstringsförbud upphöra att gälla.

Författningsmässigt innebär förslaget att 28–33 §§ mönstringsförordningen skall upphöra att gälla. Det medför några smärre följdändringar i 4, 14 och 52 §§ förordningen.

Avvecklingen av sjömansnämnden medför vissa ändringar i sjölagen (1891: 35 s. 1) och sjömanslagen (1973: 282).

Som framgår av bilaga 1 (avsnitt 3.5) ankommer det enligt 231 § sjölagen på sjömansnämnden att i visst fall pröva tvist om särskild gottgörelse ur bärgarlön. Nämnden har under sin mer än tioåriga verksamhet inte haft något sådant ärende. I likhet med utredningen finner jag det naturligt att denna prövning får ske i samma ordning som gäller tvist om bärgarlön i övrigt, dvs. i domstol.

Det är vidare nödvändigt att upphäva första stycket i 26 § sjömanslagen. Enligt detta skall fartygsnämnden, när den efter företagen undersökning funnit att en sjöman grovt misskött sig under anställningen ombord på fartyget, skyndsamt anmäla saken till sjömansnämnden. Upphävandet av detta stycke föranleder en mindre justering av 62 § sjömanslagen.

Samtidigt som mönstringsutredningen har föreslagit att sjömansnämnden avvecklas har utredningen förordat att vissa åtgärder vidtas för att ge fartygsnämnderna bättre förutsättningar att fungera som samråds- och undersökningsorgan. Jag kommer kortfattat att behandla dessa förslag här.

Fartygsnämnden är ett samråds- och undersökningsorgan vars verksamhet regleras i 20–28 §§ sjömanslagen. Fartygsnämnd skall finnas på fartyg som har en besättning om minst åtta anställda. Befälhavaren är ordförande. Nämnden skall i övrigt bestå av ett befäl och två av den övriga personalen. Fartygsnämnden skall sammankallas om det blir aktuellt att befälhavaren skall skilja en sjöman från befattningen eller vid ordningsförelser ombord. Förutom att undersöka vad som inträffat får nämnden tilldela sjömannen en erinran. Grova fall av misskötsamhet ombord skall, som har berörts i det föregående, anmälas till sjömansnämnden. Vid misstanke om brott skall anmälan göras till åklagare eller polismyndighet i Sverige.

Utredningen föreslår, bortsett från anmälningarna till sjömansnämnden, inga förändringar i fråga om fartygsnämndernas sammansättning eller arbetsuppgifter. Vissa åtgärder föreslås dock för att ge nämnderna bättre förutsättningar att fungera som samråds- och undersökningsorgan. Sjöfartsverket har hittills bara utfärdat provisoriska anvisningar för fartygsnämnderna. Anvisningarna bör ses över. Ändamålsenliga blanketter för protokollföring bör utformas. Informationen och utbildningen rörande nämndens arbetsuppgifter bör förbättras. Vidare förordar utredningen att fartygsnämnd skall finnas på fartyg med minst sex anställda och att samråd med besättningen skall äga rum på fartyg med färre anställda innan befälhavaren skiljer någon från hans befattning ombord. För en utförligare beskrivning av förslagen får jag hänvisa till bilaga 1.

Remissinstanserna har tillstyrkt utredningens förslag eller lämnat förslagen utan erinran. För egen del finner jag att förslagen bör genomföras. Dock bör, i enlighet med vad sjöfartsverket förordat, fartygsnämnd finnas på fartyg med en besättning av minst sex personer. Det innebär att fartygsnämnd även skall finnas på fartyg där s.k. seglande delägare ingår i besättningen. Om riksdagen ansluter sig till förslagen ankommer det på

sjöfartsverket att i enlighet med 28 § sjömanslagen meddela de närmare föreskrifter som behövs om fartygsnämnden.

För framtiden finns det anledning att uppmärksamma ytterligare en fråga, som bl. a. diskuteras i avsnitt 3.3 i betänkandet. Det gäller när en sjöman har skilts från sin befattning sedan han utgjort en säkerhetsrisk ombord. Sjömannen har då som regel anställningen kvar. Enligt 7 § LAS skall en uppsägning från arbetsgivarens sida vara sakligt grundad. Saklig grund för uppsägning föreligger inte om det skäligen kan krävas att arbetsgivaren bereder arbetstagaren annat arbete hos sig. När möjligheten till avstängning genom sjömansnämnden försvinner aktualiseras enligt utredningen en något annorlunda syn på begreppet "saklig grund" för uppsägning. Man måste enligt utredningens uppfattning beakta de speciella förhållanden som råder vid fartygsarbete. Tjänstgöringen är offentligrättsligt reglerad på ett sätt som inte är vanligt i land. Behörighetskrav gäller för de flesta befattningar ombord. Det kan vara svårt att göra en omplacering av en sjöman som utgör en säkerhetsrisk. När det gäller fartygstjänstgöring måste samtidigt stor hänsyn tas till de övrigas trivsel ombord. Erfarenheten visar också att det ofta föreligger stora svårigheter att ordna annan lämplig anställning inom rederiets organisation i land. Om en ombordanställd visar sig vara en sjösäkerhetsrisk bör detta enligt utredningens uppfattning i regel utgöra saklig grund för uppsägning.

Även jag finner att tjänstgöringsförhållandena inom handelsflottan är speciella. De har ingen direkt motsvarighet i land. Enligt sjösäkerhetslagstiftningen skall det finnas minimibesättningsbeslut för varje fartyg. Minimibesättningarna är små och består av specialister med noga definierade behörigheter. Sveriges åtaganden i internationella konventioner medför att det inte kan godtas att någon besättningsmedlem på ett svenskt handelsfartyg utgör en risk för sjösäkerheten.

Förslagen att avskaffa påmönstringsförbudet och avveckla sjömansnämnden innebär förändringar för parterna på arbetsmarknaden. Som utredningen har funnit måste man kunna beakta de speciella förhållandena inom sjöfarten även vid tillämpningen av LAS. I detta sammanhang kan jag hänvisa till avsnitt 2.4 i prop. 1981/82: 71 med förslag till ny anställningslag m. m., där tillämpningen av uttrycket "saklig grund för uppsägning" behandlas. För egen del utgår jag från att parterna på arbetsmarknaden, som har ställt sig bakom utredningens överväganden, också beaktar dessa i anställningsfrågor.

Eftersom de föreslagna lagändringarna är av enkel beskaffenhet anser jag att lagrådets yttrande inte behöver inhämtas.

Förslaget till ändring i sjölagen har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

6 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen),
2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
3. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga 1

3 SJÖMANSNÄMNDEN OCH PÅMÖNSTRINGSFÖRBUDET

3.1 Den tidigare utvecklingen

Det har länge ansetts nödvändigt att de som är olämpliga för sjömansyrket hindras att tjänstgöra ombord på fartygen. Olämplighet kan bero på brister i hälsotillståndet eller på misskötsamhet. Avstängning av hälsoskäl behandlas i avsnitt 5.2.5. Här tar utredningen endast upp frågan om åtgärder på grund av misskötsamhet.

Före 1961, då den nuvarande mönstringsförrordningen trädde i kraft, fanns det möjlighet för sjömanshusets direktion att stryka en inskriven sjöman ur registret om det konstaterades att sjömannen rymt från ett svenskt handelsfartyg. Sjömannens sjöfartsbok ansågs därigenom ogiltig vilket hindrade honom att på nytt mönstra på ett fartyg. Utan att rymning förelåg gav sjömanshuskungörelsen emellertid inte sjömanshusdirektionen möjlighet att avstänga en sjöman på grund av misskötsamhet. Sjömanshusens gallring bland sjöfolket kompletterades dock av den verksamhet som bedrevs av de fyra undersöknings- och bestraffningsnämnderna (UB-nämnderna) som var tillsatta av organisationerna på sjöfartens arbetsmarknad. De fyra nämnderna tillkom efter avtal mellan Sveriges redareförening på ena sidan och Svenska sjöfolksförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska stewardsföreningen resp. Sveriges fartygsbefälsförening på den andra. Nämnderna rapporterade till sjömansförmedlingarna de personer som man ansåg borde avstängas från sjömansyrket kortare eller längre tid. På så sätt skapades en viss spärr mot att olämpliga personer förmedlades till tjänstgöring ombord.

I ett betänkande som 1946 års sjömanskommitté avgav år 1957 föreslogs att en allmän lämplighetsprövning skulle göras för var och en som sökte sjöfartsbok. En år 1958 tillsatt utredning vände sig mot en sådan allmän lämplighetsprövning med motiveringen att den skulle strida mot principen om medborgarnas rätt till fritt yrkesval. Man borde inte hindra en person från viss yrkesutövning utan erfarenhet av

†2 Riksdagen 1981/82. I saml. Nr 138

hur han sköter sig i yrket. Utredningen föreslog i stället en skärpning av bestämmelserna om avstängning av misskötsamma sjömän.

I propositionen nr 124 år 1960, som ligger till grund för den nu gällande mönstringsförrordningen, utvecklade departementschefen sin syn på behovet av möjligheten att avstänga olämpliga sjömän. Departementschefen anförde bl.a.:

Bristande duglighet hos den enskilde sjömannen kan medföra fara för säkerheten till sjöss och risker för liv och egendom. Ytterst är det här fråga om att tillgodose sjölagens krav på att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. I detta sammanhang skall även framhållas betydelsen för trivseln bland besättningarna på fartygen, att uppenbart olämpligt folk kan effektivt hindras från att vinna anställning till sjöss. Bestämmelserna i den gällande sjömanshuskungörelsen tillgodoser icke på ett tillfredsställande sätt nu nämnda synpunkter.

Efter att ha avfärdat metoden med allmän lämplighetsprövning på förhand förordade departementschefen i stället avstängning efter visad grov misskötsamhet och anförde:

Den enklaste metoden torde vara, att myndighetens beslut om avstängning får formen av ett påmönstringsförbud, som delges sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna. Ingripande på denna väg kan ske mot såväl svenska som utländska sjömän. --- Det bör understrykas, att påmönstringsförbudet icke är att betrakta såsom en disciplinpåföljd. Den disciplinära bestraffningen regleras i sjömanslagen och något behov av ett kompletterande påföljdsförfarande föreligger ej. Påmönstringsförbudet syftar därför icke till annat än att utgöra en socialt betingad spärr mot utövning av sjömansyrket. Med hänsyn härtill bör det icke vara något hinder mot att meddelat förbud tas upp till omprövning när helst den spärrade sjömannen begär det eller om eljest anledning förekommer därtill. Föreligger tillräckliga skäl, bör självfallet förbudet kunna hävas utan hänsyn till eventuellt bestämd giltighetstid.

Departementschefen förordade också att varning skulle kunna meddelas när påmönstringsförbud ansågs alltför ingripande.

De disciplinära åtgärder departementschefen syftade på och som med stöd av den då gällande sjömanslagen kunde vidtas mot misskötsamma sjömän var dels disciplinbot eller, vid ringa förseelser, varning, som kunde beslutas av fartygets

disciplinnämnd, dels avsked från tjänsten, vilket beslutas av befälhavaren.

Genom 1961 års mönstringsförordning skapades sedan de möjligheter att meddela påmönstringsförbud eller varning som föreslogs i propositionen. Besluten skulle meddelas av elva partssammansatta s.k. sjömansnämnder. Nämnderna var lokala och knutna till varje sjömanshusdistrikt.

I samband med att sjömanshusen avskaffades år 1969 blev de lokala sjömansnämnderna ersatta med den centrala sjömansnämnd som fortfarande är verksam. Undersöknings- och bestraffningsnämnderna, som arbetat parallellt med de lokala sjömansnämnderna, upphörde vid årsskiftet 1969/70. Undersöknings- och bestraffningsnämnderna ansågs då inte längre ha någon funktion att fylla sedan den nya, centrala sjömansnämnden i Göteborg inrättats.

3.2 Det nuvarande arbetet hos sjömansnämnden

Reglerna om påmönstringsförbud och varning och om sjömansnämndens verksamhet finns i 28 - 33 §§ mönstringsförordningen och innehåller i huvudsak följande.

Påmönstringsförbud kan utfärdas för en sjöman som på grund av grov misskötsamhet under anställning ombord befinner sig vara olämplig att utöva sjömansyrket. Påmönstringsförbudet kan antingen utfärdas för viss tid, högst sex år, eller - om särskilda omständigheter föranleder det - tills vidare. Det finns även möjlighet att meddela ett interimistiskt beslut om påmönstringsförbud. Ett interimistiskt beslut gäller under högst två månader. Ett meddelat påmönstringsförbud skall hävas så snart det förekommer skälig anledning till det. En sjöman som grovt misskött sig under anställningen ombord men ändå inte anses olämplig för sjömansyrket kan i stället tilldelas varning (28 §).

Påmönstringsförbud och varning beslutas av sjömansnämnden. Sjömannen bör ges tillfälle att yttra sig. Om han så önskar bör han höras personligen inför nämnden (29 och 30 §§).

Beslut som innebär åläggande eller upphävande av påmönstringsförbud skall omedelbart anmälas till sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna. Till mönstringsförrättare utomlands skall anmälan dock ske endast i den utsträckning som är påkallad. Beslut om påmönstringsförbud träder omedelbart i kraft trots att det enligt 52 § mönstringsförordningen kan överklagas i första hand till sjöfartsverket och sedan till kammarrätten (32 §).

Sjömansnämnden utses av regeringen. Nämnden skall bestå av ordförande och sex ledamöter. Samtliga har suppleanter. Ordföranden och dennes suppleant bör vara lagfarna. Övriga ledamöter utses efter förslag från Sveriges redareförening och de ombordanställdas organisationer (33 §).

Regeringen har utfärdat en förordning med instruktion för sjömansnämnden (omtryckt i SFS 1975:1074, ändrad 1977:870 och 1980:816).

Handläggningen i sjömansnämnden är inget domstolsförfarande. Sjömannen har ingen motpart. Nämnden kan heller inte höra vittnen. De flesta ärendena väcks genom att en anmälan om misskötsamhet kommer in från en fartygsnämnd. Sjömansnämndens beslut fattas vid sammanträden och grundar sig på den utredning om förseelsen som fartygsnämnden gjort och protokollerat ombord, på journalhandlingar och i vissa fall på sjömannens egna uppgifter.

Antalet ärenden hos sjömansnämnden har minskat kraftigt sedan den centrala nämnden började sin verksamhet den 1 juli 1969. Nedanstående tabeller belyser hur antalet ärenden och olika beslut utvecklats sig.

Antal meddelade påmönstringsförbud och varningar, ärenden som lämnats utan åtgärd eller bordlagts samt omprövningar av påmönstringsförbud och från sjöfartsverket remitterade ärenden 1969-07-01--1980-12-31

År	Påmönstrings- förbud	Varningar	Utan åtgärd eller bordl.	Omprövningar och remisser	Summa ärenden
1969	248	79	13	30	370
1970	765	182	43	60	1 050
1971	862	177	51	78	1 168
1972	691	182	77	114	1 164
1973	679	122	72	133	1 006
1974	495	69	42	112	718
1975	365	89	64	125	643
1976	283	83	57	83	506
1977	178	66	50	63	357
1978	94	24	19	32	169
1979	68	21	15	39	143
1980	55	14	13	38	120

Art och längd av påmönstringsförbud som sjömansnämnden meddelat åren 1975 - 1980

År	Interim	3 mån.	6 mån.	9 mån.	12 mån.	6 år	T.v.	Summa på- mönstrings- förbud
1975	1	146	91	0	21	7	99	365
1976	4	103	79	1	12	3	81	283
1977	4	51	53	0	7	4	59	178
1978	4	24	30	0	2	1	33	94
1979	0	21	17	0	2	0	28	68
1980	4	19	13	1	1	0	17	55

Av ovanstående siffror kan man utläsa att påmönstringsförbud vanligen meddelas för en tid av tre månader, sex månader eller tills vidare. Som tidigare nämnts skall ett meddelat påmönstringsförbud hävas så snart det förekommer skälig anledning till det. Så sker också ganska ofta. I praktiken krävs dock att sjömannen själv gör ansökan därom. Hur dessa omprövningar utfaller framgår av nedanstående tabell.

Utfallet vid sjömansnämndens omprövning av meddelade på-
mönstringsförbud åren 1975 - 1980

År	Förbudet upphävt	Förbudet ändrat	Förbudet kvarstår oförändrat	Summa omprövningar
1975	78	7	31	116
1976	61	8	14	83
1977	38	3	10	51
1978	19	1	6	26
1979	26	5	5	36
1980	24	3	8	35

Sjömansnämndens beslut kan överklagas men det sker i ganska liten omfattning. Sjöfartsverket remitterar oftast de överklagade ärendena tillbaka till sjömansnämnden för yttrande innan man fattar beslut.

Antal ärenden från sjömansnämnden som överklagats till sjö-
fartsverket och kammarrätten åren 1973 - 1980

År då sjöfarts- verket fattade beslut	Antal besvär angående på- mönstrings- förbud	Antal besvär angående var- ning	Antal besvär till kammar- rätten (i Gbg)
1973	9		1
1974	12		2
1975	10 (+ 1 inte- ri- mistiskt)		1
1976	1		
1977	13	1	
1978	8		1
1979	6		
1980	8	1	
Summa	67 (68)	2	5

Av sjöfartsverkets 67 beslut angående påmönstringsförbud innebar 35 beslut ändring av sjömansnämndens beslut. Be-

sluten angående varning ändrades inte. Av kammarrättens 5 beslut innebar 1 beslut (1973) ändring av sjöfartsverkets beslut. Ändringsfrekvensen får inte ses som något betyg på sjömansnämndens eller sjöfartsverkets verksamhet. Ändringarna har i många fall berott på att nya omständigheter framkommit.

Mönstringsförfordningen ger sjömannen möjlighet att bli personligen hörd inför sjömansnämnden. För att komplettera bilden av förfarandet i nämnden anges här nedan i vilken omfattning sjömännen är personligen närvarande vid nämndens sammanträden. Nämnden håller omkring 20 sammanträden om året.

Antal sjömän som kallats att komma personligen och som kommit personligen till sjömansnämndens sammanträden åren 1975 - 1980

År	Kallade	Personligen närvarande
1975	130	68
1976	100	55
1977	74	47
1978	38	26
1979	47	27
1980	36	21

I sjömansnämndens verksamhet har vissa huvudlinjer i fråga om påmönstringsförbud vid olika förseelser kommit att tillämpas. Nedanstående exempel belyser sjömansnämndens praxis.

Driftning och rymning 1:a ggn	3 mån.
2:a ggn	6 mån.
3:e ggn och flera	9 mån. - 1 år
Försummelse vid vakt och utkik	6 mån.
Fylleri (ej säkerhetsrisk)	3 mån.
Fylleri tillsammans med misstanke om alkoholproblem	t.v. (med uppmaning om personlig inställelse vid nytt sammanträde)
Narkotikaförseelse	6 år eller t.v.
Svåra slagsmål, knivskärning m.m.	t.v.

Den sjöman som har långvarig och väl vitsordad tjänstgöring bakom sig kan i stället för påmönstringsförbud slippa undan med varning.

Sjömansnämndens beslut meddelas muntligen vid sammanträdet till sjömannen om han är personligen närvarande. Alla beslut sänds dessutom till den berörde med brev. Efter varje sammanträde sänds också en rapport om meddelade eller ändrade påmönstringsförbud till DAFA som på datateknisk väg framställer en lista över besluten (ändringslista). I början av varje kvartal gör DAFA dessutom en lista över samtliga gällande, ej över sex år gamla, av sjömansnämnden utfärdade påmönstringsförbud. Listan innehåller också uppgifter om dem som av läkare förklarats olämpliga att utöva sjömansyrket. Listorna sänds till sjöfartsverket och till samtliga mönstringsförrättare och sjömansförmedlingar inom riket. Dessutom skickas de till beskickningar och konsulat utom riket enligt en adresslista som UD tillhandahåller. Genom sjömansnämndens försorg skickas listorna också till mottagare som bedöms ha legitimt behov av uppgifter om påmönstringsförbud, exempelvis större rederier. Listorna har sekretesskydd. Beslut om varning delges sjömannen och registreras endast på nämndens kansli.

Förutom att förbereda de ärenden som skall behandlas i nämnden tar man på kansliet emot telefonsamtal och personliga besök. Enligt gjorda anteckningar under tremånadersperioden oktober 1979 - januari 1980 hade nämnden under samma tid 38 inkomna telefonsamtal (mönstringsförrättares och rederiers samtal ej medräknade). Samtalen kom huvudsakligen från sjömän som hade ärenden aktuella hos nämnden eller hade påmönstringsförbud. Under samma tremånadersperiod gjordes sex personliga besök av sjömän på nämndens kansli.

Enligt 231 § andra stycket sjölagen har sjömansnämnden till uppgift att pröva tvister om särskild gottgörelse ur bärgarlönen till sjöman som vid bärgningen gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara. Den centrala sjömansnämnden har dock inte ännu prövat något sådant ärende.

Nämnden lyder under sjöfartsverket och har sina kanslilokaler i centrum av Göteborg. Sammanträdena har tidigare hållits i en sessionssal som sjukvårdsförvaltningen i Göteborgs kommun kostnadsfritt ställt till förfogande. Numera sammanträder sjömansnämnden på nämndens kansli.

Nämndens ordförande - en f.d. chefsrådman - liksom de sex övriga ledamöterna och suppleanterna har förordnanden som löper ett år i taget. De arvoderas enligt särskilt regeringsbeslut.

Vid kansliet finns fyra fast anställda tjänstemän med tjänstgöring och lön enligt nedan. Vid vakanser anställs inga vikarier.

Byråinspektör	heltid	Fe 11
Assistent	heltid	Fe 7
Kansliskrivare	halvtid	Fe 2
Kontorist	halvtid	Tg 11

Dessutom finns en arvodesanställd lokalvårdare. Uppgifterna avser förhållandena i augusti 1981.

Statens kostnader för sjömansnämnden har de senaste budget-åren uppgått till följande belopp:

1977/78	462 000 kr
1978/79	489 000 kr
1979/80	537 000 kr
1980/81	485 000 kr

Kostnaderna för budgetåret 1980/81 fördelade sig på följande sätt.

Löner och arvoden inkl. 39 %	400 000 kr
Lokalhyror	45 000 kr
Datakörningar	31 000 kr
Övrigt	9 000 kr
Summa	485 000 kr

För 1981/82 har anslagits 646 000 kr.

I sjöfartsverkets petita för 1982/83 har kostnaderna för sjömansnämnden beräknats till 580 000 kr.

3.3 Överväganden om sjömansnämnden, påmönstringsförbudet och varningen i framtiden

Sjömansnämndens verksamhet var tidigare av stor omfattning. Av olika skäl har verksamheten numera minskat starkt. Redarnas och de ombordanställdas organisationer har i en gemensam skrivelse 1978-12-05 till kommunikationsdepartementet hemställt att reglerna om påmönstringsförbud och varning ses över. Organisationerna erinrade i skrivelsen om att påmönstringsförbudet var avsett att utgöra en socialt betingad spärr mot utövning av sjömansyrket men fann det uppenbart att påmönstringsförbud av berörda sjömän kunde uppfattas som disciplinär bestraffning. Organisationerna anförde vidare bl.a.:

Den arbetsrättsliga lagstiftningen har förändrats och vuxit ut. Genom bl.a. lagen om anställningsskydd, lagen om vissa anställningsfrämjande åtgärder och lagen om medbestämmande i arbetslivet har förhållandena mellan arbetsgivare och arbetstagare givits en ändrad inriktning. Likaså har tillkomsten av 1973 års sjömanslag med möjligheten att skilja sjöman från befattning ombord utan att samtidigt säga upp honom från anställningen haft betydelse för dessa förhållanden.

Genom de ändrade förhållandena har möjligheterna att behandla fall av misskötsamhet under anställning ombord på fartyg ökat. Tyngdpunkten har lagts på förhandlingar mellan rederiet och de anställdas företrädare lokalt och centralt. Det är vår uppfattning att detta i flera hänseenden får anses ha medfört vidgade förutsättningar för att objektivt bedöma och komma till rätta med fall av misskötsamhet i yrket.

Under senare år har också förhållandena i samband med rekrytering till yrket förbättrats. Detta har kunnat ske bl.a. tack vare att en fastare anställningsform, rederianställning, och bättre avlösningssystem har införts.

Det är vår uppfattning att nu påtalade förändringar har varit utslagsgivande för den tendens till minskning av sjömansnämndens verksamhet som bifogade tablåer¹ klart visar. Minskningen är särskilt kraftig under senaste tiden då självfallet arbetsmarknadsförhållandena också har spelat en roll. Sjömansnämnden som ett anställningsreglerande institut har således klart förlorat i värde.

Organisationerna pekade vidare på de principiella skillnader som finns vid behandlingen av sjöpersonal och landanställda arbetstagare. Gällande ordning kan - ansåg man - i vissa fall resultera i att fackliga överenskommelser rörande fall av misskötsamhet åsidosätts av myndigheterna genom ett beslut i sjömansnämnden. Organisationerna efterlyste en så långtgående anpassning som möjligt till de landanställda arbetstagarnas förhållanden.

Utredningen instämmer i vad organisationerna framförde. På mönstringsförbudet är avsett som en spärr men kan uppfattas som en bestraffning. Genom 1970-talets arbetsrättsliga lagstiftning har ett nytt, författningsreglerat system för kontakter mellan arbetsgivare och arbetstagare skapats. Detta har förbättrat möjligheterna till överenskommelser i flertalet frågor som sjömansnämnden har att behandla. Genom möjligheten för befälhavaren att skilja en sjöman från hans befattning ombord har en snabb och effektiv metod att reagera på misskötsamhet skapats. Fartygsnämndernas tillkomst år 1973 får i dessa sammanhang också tillmätas betydelse. Mera därom i kapitel 4. Den minskande verksamheten hos sjömansnämnden beror naturligtvis även på arbetsmark-

¹ Tablåerna är här utelämnade. Se i stället tabellen över bl.a. antalet ärenden i avsnitt 3.2.

nads- och rekryteringsförhållandena. De senaste årens utveckling inom handelsflottan har också lett till minskad personalomsättning och därmed en mera stabil yrkeskår.

Man kan alltså anta att sjömansnämndens verksamhet minskar dels på grund av att det nu faktiskt begås färre förseelser ombord än tidigare och dels för att befälhavare och redarier nu har andra vägar att gå när det gäller att komma till rätta med den misskötsamhet som ändå förekommer ombord. Till bilden hör dessutom att en förseelse som i sjömansnämnden föranleder endast ett kort påmönstringsförbud många gånger inte accepteras som saklig grund för uppsägning. Redaren riskerar i sådana fall med en anmälan att få ha en sjöman kvar i anställningen utan att kunna använda honom ombord. Vid mindre allvarliga förseelser kan redaren därför vara obenägen att låta en anmälan gå till sjömansnämnden.

Sjömansnämndens beslut om påmönstringsförbud, som ju är avsett att utgöra "en socialt betingad spärr mot utövning av sjömansyrket", verkar efterlevas. Rederierna studerar och respekterar som regel avstängningslistorna. Ändå händer det emellanåt att avstängda sjömän återfinns ombord på fartyg. Detta betyder i en del fall att rederiernas och mönstringsförrättarnas kontroller varit bristfälliga men det kan också ha andra förklaringar. Sjömansnämndens avstängningsbeslut innebär endast förbud att mönstra på - inte förbud att fortsätta en redan påbörjad tjänstgöring. Ett påmönstringsförbud på tre månader kan därför bli verkningslöst om den berörde sjömannen nyligen påbörjat en längre tjänstgöringsperiod när nämnden fattar sitt beslut. Påmönstringsförbud utgör heller inte hinder mot att ta anställning på ett icke mönstringspliktigt fartyg. Som avstängningsinstrument är påmönstringsförbudet således inte helt effektivt.

För en avstängd sjöman kan det naturligtvis innebära ekonomisk förlust att inte få tjänstgöra ombord men de ekonomiska verkningarna behöver inte alltid bli kännbara. En kortare avstängning kan "avtjänas" under vederlagsledighet

och semester i land. En avstängd sjöman har också vissa möjligheter att få ekonomisk ersättning från sin arbetslöshetskassa. Det ligger inget fel i detta eftersom påmönstringsförbudet endast skall vara en spärr mot tjänstgöring och inte en bestraffning. Allmänt gäller nog ändå att sjömannen ser det som en belastning att t.o.m. vara formellt hindrad från att utöva det yrke han kanske har lång utbildning för. Antalet sjömän som ansöker om att förbudet skall omprövas är ju också förhållandevis stort.

I vissa fall är påmönstringsförbud alltför ingripande samtidigt som det är olämpligt att sjömansnämnden helt avstår från någon åtgärd. För sådana situationer har nämnden fått möjligheten att meddela varning. Om påmönstringsförbudet avskaffas faller en stor del av skälet till att varningen finns. I de fall där det kan framstå som befogat att en misskötsam sjöman får en reprimand bör man kunna nöja sig med erinran från fartygsnämnden enligt 25 § sjömanslagen eller från befälhavaren.

Minskningen av antalet ärenden hos sjömansnämnden har nu gått så långt att man på nämndens kansli anser sig ha brist på arbetsuppgifter. Ärendenas brådskande natur medför dock att sammanträden ändå måste hållas - och bekostas - varannan vecka. Det förekommer att man på sammanträdena endast har tre - fyra ärenden på föredragningslistan. Orsaken till minskningen har behandlats ovan. När dessutom nämndens beslut om påmönstringsförbud inte alltid fungerar och möjligheten till varning kan ersättas av andra former för erinringar är det rimligt att ifrågasätta nämndens framtid.

Genom att slopa sjömansnämnden skulle avsevärda administrativa och ekonomiska fördelar kunna nås. Samtidigt skulle en icke önskvärd särbehandling av sjöfolk upphöra. Nämndens verksamhet kan dock fortfarande vara av värde för sjösäkerheten och trivseln ombord. Nämnden bör därför inte avskaffas om det i nämnvärd grad skulle medföra att dessa intressen blir sämre tillgodosedda.

De förseelser som nu föranleder påmönstringsförbud är av många olika slag. I regel har dock sjömannens handlande inneburit att han som arbetstagare har begått en förseelse mot anställningsavtalet. Vid sidan av denna förseelse kan i det enskilda fallet också ligga att förfarandet även inneburit en risk för sjösäkerheten. Dessa båda komponenter - tjänsteavtalet och sjösäkerheten - behöver inte ha berörts i lika stor utsträckning vid varje tillfälle. Fastän gränsdragningsproblemen är stora vill utredningen ändå dela in de aktuella fallen av misskötsamhet i två huvudgrupper, brott mot tjänsteavtalet och brott mot sjösäkerheten.

Vad gäller brotten mot tjänsteavtalet finns i dag andra regler att följa än som var fallet när bestämmelserna om sjömansnämndens verksamhet tillkom. Genom 1970-talets arbetsrättsliga lagstiftning har ett nät av obligatoriska kontakter mellan arbetsmarknadens parter skapats och en praxis har vuxit fram. Ett visst ofrivilligt motsatsförhållande kan uppstå mellan sjömansnämndens verksamhet och det arbete organisationerna utför. Utredningen anser att uppföljningen av den misskötsamhet ombord som är att hänföra till brott mot tjänsteavtalet nu helt bör överlämnas till arbetsmarknadens parter.

För den andra typen av förseelser - brotten mot sjösäkerheten - blir ställningstagandet svårare. Här föreligger på ett annat sätt ett offentligt intresse av att komma till rätta med problemen. Utredningen har övervägt om man med fartygsnämndernas medverkan kunde sortera ut säkerhetsfallen bland förseelserna och sedan låta någon nämnd eller myndighet pröva om avstängning skall beslutas. Frågan om anställningens bestånd skulle sedan överlämnas till organisationerna. Det som då skulle ligga närmast till hands vore att ha sjömansnämnden kvar, kanske i en något enklare form, eller hellre att överlämna beslutsrätten till sjöfartsverket enligt den för verket gällande arbetsordningen. Enligt en undersökning som gjorts i anslutning till utredningens arbete har man kommit fram till att bland sjömansnämndens 120 fall under år 1980 skulle omkring 30 fall vara sådana som borde hänföras till säkerhetsfallen.

Många av de brister som i dag finns i systemet med påmönstringsförbud skulle dock finnas kvar om man bibehåller en officiell avstängning av sjömän. Inte minst skulle svårigheterna att verksamt sprida information om besluten kvarstå. Utredningen finner det därför lämpligt att i stället pröva om även handläggningen av säkerhetsfallen kan ske utan myndigheternas medverkan.

Enligt 1973 års sjömanslag har befälhavaren möjlighet att snabbt inskrida mot den som är en fara för sjösäkerheten genom att skilja honom från befattningen. Utredningen anser att detta är en tillräckligt verksam åtgärd i säkerhetsfallen när det gäller att komma till rätta med akuta problem ombord. Detta innebär emellertid - som utredningen senare återkommer till - att det ställs stora krav på fartygsnämndens förmåga att utreda fall av förseelser och på befälhavarnas erfarenhet och omdöme.

Sedan någon av säkerhetsskäl skilts från sin befattning är emellertid problemen inte ur världen. Sjömannen har i regel anställningen kvar. Enligt 7 § lagen om anställningsskydd skall en uppsägning från arbetsgivarens sida vara sakligt grundad. Saklig grund för uppsägning föreligger inte om det skäligen kan krävas att arbetsgivaren bereder arbetstagaren annat arbete hos sig. I övrigt saknar lagen om anställningsskydd närmare precisering av begreppet saklig grund. Detta beror på att situationerna inom arbetslivet växlar i stor utsträckning bl.a. på grund av förhållandena i branschen, på arbetsplatsen och beroende på vilket slag av anställning det är fråga om. Hänsyn måste alltid tas till omständigheterna i det särskilda fallet.

Om möjligheten till avstängning genom sjömansnämnden försvinner kommer större krav att ställas även på tillämpningen av lagen om anställningsskydd. Därvid bör man enligt utredningens uppfattning beakta de speciella förhållanden som råder vid fartygsarbete. Tjänstgöringen är offentlig-rättsligt reglerad på ett sätt som inte är vanligt i land. Behörighetskrav gäller för de flesta befattningar ombord.

Skulle en omplacering behöva göras kan det vara svårt att hitta en befattning som är lämplig och i vilken sjömannen inte utgör en säkerhetsrisk. När det gäller fartygstjänstgöring måste samtidigt stor hänsyn tas till de övrigas trivsel ombord. Erfarenheten visar också att det ofta föreligger stora svårigheter att ordna annan lämplig anställning inom rederiets organisation i land.

Om en ombordanställd visar sig vara en sjösäkerhetsrisk bör detta enligt utredningens uppfattning i regel vara saklig grund för uppsägning. Om arbetstagaren härigenom grovt åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren får enligt 18 § lagen om anställningsskydd t.o.m. avsked äga rum.

En uppsägning av säkerhetsskäl måste dock grundas på förhållanden som är väl dokumenterade. Det ankommer på parterna - särskilt på arbetsgivarsidan - att förebringa denna dokumentation. Avstånden i tid och rum till händelsen försvårar emellertid ofta arbetet. Också här har fartygsnämnden en viktig funktion att fylla. Enligt utredningens uppfattning förekommer brister i nämndernas funktion. Om påmönstringsförbudet skall avskaffas och fallen lämnas över till arbetsmarknadens parter för avgörande, är det nödvändigt att åtgärder vidtas så att fartygsnämnderna fungerar bättre. I avsnitt 4.4 lämnar utredningen synpunkter på vad som konkret bör göras på den punkten.

I diskussionen om påmönstringsförbudet återstår frågan om hur en från säkerhetssynpunkt olämplig sjöman skall kunna hindras från att få en ny befattning på ett fartyg när man i rederiet inte känner till hur hans tidigare tjänstgöring utfallit. Försvinner påmönstringsförbuden måste kraven på att rederierna skaffar sig ordentlig information om den som eventuellt skall anställas skärpas.

3.4 Slutsatser

Utredningens slutsatser blir att påmönstringsförbudet och sjömansnämnden kan avskaffas och anställnings- och tjänstgöringsfrågorna helt överlämnas till arbetsmarknadens par-

ter. De sjösäkerhetsproblem som kan uppstå i och med att misskötsamma personer tjänstgör ombord bör i erforderlig grad kunna bemästras genom befälhavarens möjlighet att i samverkan med fartygsnämnden skilja någon från hans befattning. Det är emellertid viktigt att åtgärder vidtas för att fartygsnämnderna skall fungera bättre. I fråga om anställningens bestånd behövs inga ändringar i lagen om anställningsskydd. Blir uppsägning aktuell som en följd av sjösäkerhetsproblem förorsakade av någon anställd blir lagens uppsägnings- och avskedsbestämmelser aktuella. Lagen skall därvid tillämpas med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder vid anställning ombord på fartyg. Slutligen får rederierna ett större ansvar i samband med nyanställningar.

Avskaffas påmönstringsförbudet och sjömansnämnden bör i vart fall staten göra beaktansvärda besparingar. Som tidigare påvisats bör detta kunna ske utan att säkerheten till sjöss åsidosätts. Det merarbete som kan drabba rederierna och de anställdas organisationer torde bli måttligt.

Samtidigt med att påmönstringsförbudet avskaffas bör alla då gällande förbud upphävas.

3.5 Sjömansnämndens prövning av tvist om särskild gottgörelse ur bärgarlön

När sjömansnämnden avskaffas måste ändring ske i bestämmelsen i 231 § andra stycket sjölagen om att sjömansnämnden i visst fall skall pröva tvist om särskild gottgörelse ur bärgarlön. Bestämmelsen infördes 1964 med motiveringen att prövning i sjömansnämnden bättre än ett domstolsförfarande tillgodoser behovet av smidighet och formlöshet. När nämnden avskaffas förefaller det naturligt att denna prövning får ske i samma ordning som gäller för bärgarlönen i övrigt, dvs. i domstol (sjörättsdomstol). Några större praktiska olägenheter med detta bör inte uppstå. Som nämnts i avsnitt 3.2 har ju den centrala sjömansnämnden under sin mer än tioåriga verksamhet inte haft att ta ställning i något sådant ärende.

4 FARTYGSNÄMNDEN

4.1 Kort bakgrund

Före år 1952 hade befälhavaren ensam rätt att utmäta disciplinstraff efter förhör i närvaro av två gode män utsedda bland de mest erfarna på fartyget. Enligt 1952 års sjömanslag skulle dock bestraffningsrätten utövas av en disciplinnämnd ombord som skulle bestå av befälhavaren som ordförande och två övriga ledamöter. Disciplinnämnden kunde vid misskötsamhet ålägga en sjöman disciplinbot som innebar mistning av lön för högst sju dagar. Vissa förhör och samråd skulle också äga rum i disciplinnämnden. Vid sidan härav hade befälhavaren rätt att tillgripa vissa tvångsmedel för att upprätthålla ordningen ombord.

Genom 1973 års sjömanslag avskaffades systemet med disciplinnämnder och disciplinbot. Man ansåg att tjänsteförseelserna, för vilka disciplinbot dittills ålagts, i första hand borde ses som förseelser mot anställningsavtalet. För dessa förseelser borde, liksom i övrigt inom privata anställningsförhållanden, arbetsrättsliga sanktionsmedel tillämpas. Departementschefen ansåg dock att de särskilda förhållanden under vilka sjötjänstgöring utförs krävde särskilda sanktionsmedel vid grövre fall av indisciplinärt beteende ombord. Därför infördes i 1973 års sjömanslag möjligheten i 18 § att skilja sjömannen från hans befattning på fartyget. Departementschefen pekade också på föreskrifterna i mönstringsförordningen om påmönstringsförbud. I 1973 års sjömanslag ersattes också disciplinnämnderna med de fartygsnämnder som i dag finns ombord på större fartyg.

4.2 Arbetet i fartygsnämnderna

Fartygsnämnden är ett samråds- och undersökningsorgan vars verksamhet regleras i 20 - 28 §§ sjömanslagen. Fartygsnämnd skall finnas på fartyg som har en besättning om minst åtta anställda. Befälhavaren är ordförande. Nämnden skall i övrigt bestå av ett befäl och två från den övriga personalen.

Om det blir aktuellt att på vissa i huvudsak disciplinära grunder skilja en sjöman från befattningen eller säga upp honom skall fartygsnämnden göra en undersökning i saken innan skiljande eller uppsägning får ske. Blir samma åtgärd aktuell på andra grunder får sjömannen hos fartygsnämnden påkalla samråd eller undersökning.

Om en sjöman inte infinner sig i tid till fartygets avgång skall fartygsnämnden snarast göra undersökning om anledningen.

Anmäls förseelser mot ordningen ombord eller anmäls att brott som faller under allmänt åtal begåtts eller misstänks skall nämnden enligt 24 § undersöka saken om inte svensk myndighet uppenbarligen också kommer att verkställa utredning.

Efter undersökning enligt 24 § får fartygsnämnden tilldela sjömannen en erinran. Om sjömannen grovt missskött sig skall saken enligt 26 § anmälas till sjömansnämnden. Gäller det brott som faller under allmänt åtal skall anmälan ske till åklagare eller polismyndighet i Sverige eller till närmaste svenska utlandsmyndighet men anmälan kan underlåtas om fartygsnämnden finner att brottet är ringa. Vid anmälan till någon av de angivna myndigheterna skall fogas den utredning som gjorts inom fartygsnämnden. Nämnden skall också avge ett eget utlåtande över det som kommit fram genom undersökningen. Anteckningar skall göras i skeppsdagboken. Arbetsgivaren och sjömannen skall delges avskrifter av utlåtandet och avgivna berättelser.

Den befälhavare som inte ombesörjer att fartygsnämnd tillsätts och sammankallas eller som inte ser till att anmälningar och utlåtanden m.m. expedieras kan dömas till böter. Ledamot av fartygsnämnd som vid sin medverkan i nämnden är partisk eller brister i omsorg kan dömas till böter eller fängelse. En ledamot får inte obehörigen yppa vad han fått reda på i nämnden.

Enligt 28 § sjömanslagen skall sjöfartsverket i samråd med riksåklagaren meddela föreskrifter om fartygsnämnd. Provisoriska anvisningar har utfärdats 1973-06-28.

Vad som här är av särskilt intresse är fartygsnämndens betydelse för sjömansnämnden. Fartygsnämnderna svarar ju i regel för den anmälan och den utredning som ligger till grund för sjömansnämndens beslut.

4.3 Kritiska synpunkter på fartygsnämndernas verksamhet

Svenska maskinbefälsförbundet gjorde 1978-04-10 en framställning till kommunikationsdepartementet om en revision av sjömanslagen. I framställningen utvecklade förbundet sin syn på bl.a. fartygsnämndernas verksamhet. Kritik framfördes främst mot fartygsnämndens sammansättning, nämndens sätt att arbeta och dess skyldighet att göra anmälan till olika myndigheter. Förbundet lämnade också synpunkter på hur fartygsnämnden skulle kunna användas i framtiden. Nedan redogörs för huvuddragen i de synpunkter maskinbefälsförbundet framförde.

I fråga om fartygsnämndens sammansättning ansåg förbundet att befälhavaren hade för stort inflytande när ledamöterna utsågs. I stället borde de fackliga organisationerna få ett bestämmande inflytande.

Arbetet i nämnden borde mera inriktas på uppgiften att utreda. Protokollen borde göras utförligare. Ledamöterna skulle inte vara skyldiga att uttala sig i frågan om försummelse eller brottslighet förelåg.

Skyldigheten att göra anmälan till sjömansnämnd, polis eller åklagare borde åligga befälhavaren ensam.

Maskinbefälsförbundet ifrågasatte slutligen om inte fartygsnämnden borde ges en sådan sammansättning att den också kan användas vid information och förhandling enligt medbestämmandelagen.

Maskinbefälsförbundets framställning remissbehandlades, men mötte föga gensvar hos de hörda myndigheterna och organisationerna. I fråga om nämndens sammansättning framhöll de ombordanställdas övriga organisationer att facket enligt bestämmelserna och i praktiken redan hade ett bestämmande inflytande. Samma organisationer ansåg också att lagstiftning om protokollens utformning var oviktig. Nämndens beslut var det väsentliga. Fartygsbefälsföreningen ansåg att ledamöterna även i fortsättningen borde vara skyldiga att uttala sig i skuldfrågor. I fråga om skyldigheten att göra anmälan ansåg sjöfartsverket att befälhavaren ej borde stå ensam. Även sjöfolksförbundet uttalade sig för att fartygsnämnden skulle ha kvar skyldigheten att anmäla.

4.4 Utredningens överväganden

Utredningen anser att inga förändringar behöver göras i fråga om fartygsnämndens sammansättning. När det gäller arbetsuppgifterna föreslår utredningen endast att 26 § första stycket sjömanslagen upphävs med anledning av att sjömansnämnden slopas.

Erfarenheterna har visat att kvaliteten på de utredningar som fartygsnämnderna gör är mycket ojämn. Nämnderna lämnar ofta ifrån sig protokoll som inte är fullständiga. Då sjömansnämnden avskaffats blir fartygsnämndernas utredande verksamhet viktigare än vad fallet är i dag. Väldokumenterade faktauppgifter kommer att ha den största betydelse såväl när det blir aktuellt att skilja någon från hans befattning som vid eventuell senare prövning av vad som inträffat ombord. För att underlätta den nödvändiga förbättringen av fartygsnämndernas verksamhet bör sjöfartsverket se över de nuvarande anvisningarna och komplettera dessa till ledning för arbetet. Ändamålsenliga blanketter för protokollering kan bidra till att väsentliga fakta inte glöms bort i redovisningen. Det vore vidare värdefullt om den informations- och utbildningsverksamhet som bedrivs i dag i dessa frågor kunde utökas.

Med nuvarande regler om att fartygsnämnd skall finnas på fartyg som har en besättning om minst åtta anställda faller ett stort antal mindre fartyg utanför bestämmelserna om samråd och undersökning. Utredningen anser att reglerna bör ändras så att fartygsnämnd skall finnas på fartyg som har en besättning om minst sex anställda. Fartyg med mindre besättning går i allmänhet inte långt från våra kuster. Därför finns inte samma behov av utredningsorgan på dem. För dessa fartyg bör dock föreskrivas att befälhavaren skall samråda med övriga ombordvarande innan han skiljer någon från hans befattning. Samrådet skall bestyrkas genom namnteckningar i skeppsdagboken.

Genomförs de ovan föreslagna åtgärderna i fråga om fartygsnämnderna bör dessa kunna bli det väl fungerande samråds- och undersökningsorgan som fartygsnämnderna är avsedda att vara och som måste finnas framför allt om sjömansnämnden avskaffas.

Bilaga 2

Sammanställning av remissyttranden över avsnitt 3 och 4 i betänkandet (Ds K 1982: 10) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän, Del II.

Bara ett mindre antal av remissinstanserna har särskilt yttrat sig över utredningens förslag rörande påmönstringsförbud och sjömansnämnden. De som uttalat sig i dessa frågor tillstyrker genomgående utredningens förslag.

Sjöfartsverket: Sjöfartsverket, som i likhet med utredningen anser att sjömansnämndens verksamhet har varit av värde för sjösäkerheten och trivseln ombord, instämmer också i att det numera av de skäl som utredningen anfört är rimligt att ifrågasätta nämndens framtid. För att analysera förutsättningarna för att sjömansnämnden skulle upphöra har utredningen delat upp de av nämnden bedömda misskötsamhetsfallen i två huvudgrupper, brott mot tjänsteavtalet och brott mot sjösäkerheten. Vad beträffar brott mot tjänsteavtalet anser utredningen att uppföljningen av sådan misskötsamhet ombord nu helt bör överlämnas till arbetsmarknadens parter. Verket har inget att erinra mot detta. I fråga om säkerhetsfallen (cirka 30 av 120 sjömansnämndsärenden år 1980) finner utredningen det lämpligt att pröva, om handläggningen även av dessa kan ske utan myndigheternas medverkan. Om detta skall lyckas, torde det med hänsyn till rättsäkerheten och den enskildes anställningsskydd vara av yttersta vikt, att det görs bra utredningar ombord. Frågan kan ställas, om det inte vore lämpligt att i misskötsamhetsfall, där säkerhetsfrågor är inblandade, vederbörande skyddsombud ingår i fartygsnämnden. Verket instämmer i att verkets anvisningar för fartygsnämnd bör kompletteras med blanketter och göras fylligare.

Utredningen anför: 'I diskussionen om påmönstringsförbudet återstår frågan om hur en från säkerhetssynpunkt olämplig sjöman skall kunna hindras från att få en ny befattning på ett fartyg när man i rederiet inte känner till hur hans tidigare tjänstgöring utfallit. Försvinner påmönstringsförbuden måste kraven på att rederierna skaffar sig ordentlig information om den som eventuellt skall anställas skärpas.' Detta kan innebära att ett rederi i ökad utsträckning måste vid anställning av personal stödja sig på andra rederiers kortfattade anteckningar om en persons skötsamhet. Även om detta motsvarar vad som sker inom arbetslivet i land, kan sådana anteckningar få negativa konsekvenser för den anställningssökande, vilka från samhällets synpunkt

inte är önskvärda, emedan sjöarbetsgivare kan komma att av säkerhetsskäl övervärdera dessa anteckningar, vilka kan vara av gammalt datum. Verket tillstyrker att systemet med påmönstringsförbud avskaffas, men har velat peka på de problem som kan uppstå. Det finns från säkerhetssynpunkt ett problem med alkohol- och narkotikamissbruk. Här om anföras mera i det följande. Här vill verket understryka vad utredningen har anförut om att man vid tillämpningen av lagen om anställningsskydd bör beakta de speciella förhållanden som råder vid fartygsarbete.

Utredningen anför, att samtidigt med att påmönstringsförbudet avskaffas, alla då gällande förbud bör upphävas. Sjöfartsverket instämmer häri och utgår från att anteckningar om tidigare avstängning inte skall göras i det nya sjömansregistret.

Svenska maskinbefälsförbundet: De ombordanställdas organisationer och Sveriges Redareförening har i en gemensam skrivelse den 5 december 1978 till kommunikationsdepartementet hemställt att reglerna om påmönstringsförbud och varning ses över. Organisationerna anförde bl. a. att påmönstringsförbud och varning var en otidsenligt påföljd med hänsyn till den arbetsrättsliga lagstiftning som vuxit fram under 1970-talet. Organisationerna efterlyste en så långtgående anpassning som möjligt till landanställda arbetstagares förhållanden vad avser åtgärder som behöver iakttas vid fall av misskötsamhet från arbetstagarens sida.

Förbundet kan med tillfredsställelse notera, att mönstringsutredningen genom att föreslå slopande av sjömansnämnden och påmönstringsförbudet instämmer i vad organisationerna framförde i sin gemensamma skrivelse. Utredningens förslag innebär, att anställnings- och tjänstgöringsfrågorna helt överlämnas till arbetsmarknadens parter. Förbundet instämmer även i det skäl som mönstringsutredningen anför för ett slopande av sjömansnämnd och påmönstringsförbud. För att undvika missförstånd vill förbundet dock påpeka, att mönstringsutredningens resonemang om att större krav kommer att ställas på tillämpningen av lagen om anställningsskydd inte bör innebära någon saklig ändring av nyssnämnda lag. Innan en uppsägning på grund av personliga förhållanden kan bli aktuell måste t. ex. även i fortsättningen arbetsgivaren pröva andra åtgärder för att komma tillrätta med problemen, t.ex. möjligheterna till omplacering.

Svenska sjöfolksförbundet: Förbundet noterar med tillfredsställelse, att mönstringsutredningen föreslår slopande av sjömansnämnden och påmönstringsförbudet. Detta stämmer helt överens med vad de ombordanställdes organisationer och Sveriges redareförening framförde i en gemensam skrivelse

till kommunikationsdepartementet redan 1978. Organisationerna framförde den gången, att sjömansnämndens verksamhet var otidsenlig och efterlyste en så långtgående anpassning till landanställda arbetstagares förhållanden som möjligt vid fall av misskötsamhet från arbetstagarens sida. Organisationernas synpunkter har nu tillmötesgåtts, då utredningens förslag innebär att anställnings- och tjänstgöringsfrågorna helt överlämnas till arbetsmarknadens parter.

Arbetsmarknadsstyrelsen, som tillstyrker förslagen, framhåller att det kan uppstå vissa problem till följd av att påmönstringsförbuden upphävs.

Upphävandet av påmönstrings- och läkarförbud kan komma att orsaka sjömansförmedlingarna merarbete och ökat ansvar genom att personer, som av olika skäl tidigare avstängts från möjligheten att påmönstra, nu åter kan komma att uppträda som arbetssökande vid sjömansförmedlingarna. Trots sådana eventuella svårigheter vill arbetsmarknadsstyrelsen inte motsätta sig att förbuden upphävs då det, som utredningen påpekat, finns goda skäl härför.

Förslagen rörande fartygsnämnden i avsnitt 4 har kommenterats på följande sätt av remissinstanserna.

Sjöfartsverket: Utredningen anser att inga förändringar behöver göras i fråga om fartygsnämndens sammansättning. Verket vill för sin del hänvisa till vad som ovan vid 3.3 anförts om lämpligheten av skyddsombuds medverkan i vissa fall.

Utredningen föreslår att reglerna ändras så, att fartygsnämnd skall finnas på fartyg som har en besättning om minst sex 'anställda' (hittills gäller en gräns vid åtta anställda). Verket tillstyrker att gränsen sänks från åtta till sex 'personer' och menar då, att även seglande delägare skall inräknas i antalet. Eljest kan på ett och samma fartyg, beroende på vilka som för tillfället finns ombord, kravet på fartygsnämnd komma att gälla vid vissa tillfällen men inte vid andra.

För kännedom meddelas, att verket har haft att ta ställning till om skyldighet att sammankalla fartygsnämnd i princip föreligger, när en person som sänts ut till ett fartyg uppträder provocerande redan vid ankomsten och då avvisas av befälhavaren. Verket ansåg att skyldighet att sammankalla fartygsnämnd inte föreligger enligt lagen, emedan den anställde inte hunnit tillträda befattningen.

Svenska maskinbefälsförbundet: Ett slopande av sjömansnämnden innebär att åtgärder med anledning av förseelser eller misskötsamhet ombord i fortsättningen kommer att avgöras i förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter, dvs. normalt arbetsgivaren och den fackliga organisationen. Det är viktigt, att parterna vid dessa förhandlingar har ett gott underlag för bedömningen av den påstådda förseelsen eller misskötsamheten. Fartygsnämnderna har en mycket viktig uppgift som utredande organ i dessa sammanhang. Det kan dock konstateras, att dessa nämnder hittills inte fungerat fullt tillfredsställande.

Svenska Maskinbefälsförbundet gjorde den 10 april 1978 en framställning till kommunikationsdepartementet om en revision av sjömanslagen. Bl. a. kritiserade förbundet fartygsnämndens sammansättning och nämndens sätt att arbeta.

Vad det gäller fartygsnämndens sammansättning ansåg förbundet, att befälhavaren gavs för stort inflytande. Förbundet anser, att så fortfarande är fallet. Risk föreligger, att fartygsnämndens protokoll präglas av endast en persons uppfattning, befälhavarens. Ett system med fackliga företrädare i fartygsnämnden borde vara att föredraga. Fackliga företrädare är i regel väl skickade att utreda och bedöma fall av misskötsamhet.

Förbundet har även riktat kritik mot nämndens sätt att arbeta. Protokollen har många gånger varit alltför bristfälliga. Mönstringsutredningen föreslår nu, att sjöfartsverket utfärdar bättre anvisningar till ledning för fartygsnämndernas arbete och att ändamålsenliga blanketter för protokollering framtages. Förbundet biträder detta förslag.

Enligt 62 § lagen om medbestämmande i arbetslivet får en arbetsgivare inte ta till andra disciplinåtgärder än skadestånd mot en anställd, om det inte finns uttryckligt stöd för detta i lag eller kollektivavtal. Enligt 25 § sjömanslagen får fartygsnämnden tilldela sjöman erinran om fartygsnämndens undersökning ger anledning till det. Förbundet anser, att fartygsnämndens möjlighet till erinran bör utgå ur sjömanslagen för att få en bättre harmonisering med vad som gäller för landanställda arbetstagare. Vidare intar förbundet den principiella ställningen, att fartygsnämnden endast skall vara ett utredande organ och inte ha någon dömande funktion.

Förbundet biträder mönstringsutredningens förslag, att fartygsnämnd skall finnas på fartyg som har en besättning av minst sex anställda samt att i fartyg med mindre bemanning bör föreskrivas att befälhavaren skall samråda med övriga ombordvarande, innan han skiljer någon från hans befattning.